

DOKUMENTATION DES ERSTEN WERKSTATTGESPRÄCHS ZUM VERFLECHTUNGSRAUM

AM 31. MÄRZ 2025 VON 13 BIS 15 UHR ONLINE

Nachhaltiger Mobilitätsplan Weinheim 2040



www.weinheim-mobil.de

Stand: 3. Mai 2025



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

erstellt durch

wer denkt was GmbH | Robert-Bosch-Str. 7 | 64293 Darmstadt

T: +49 6151 62915-56 | www.werdenktwas.de



WER | DENKT | WAS
vielfältig & bürgernah

Inhaltsverzeichnis

1.	Hintergrund.....	3
2.	Teilnehmende	3
3.	Begrüßung und Einführung	4
4.	Block 1: Strukturdaten	4
5.	Block 2: Öffentlicher Verkehr	6
6.	Block 3: Kfz-/Radverkehr	8
7.	Block 4: Zukunftsthemen	10
8.	Abschluss	11

1. Hintergrund

Am 31. März 2025 fand im Rahmen der Erstellung des nachhaltigen Mobilitätsplans Weinheim 2040 ein digitaler Austausch zum Verflechtungsraum statt. Ziel war es, die verkehrlichen Verflechtungen der Stadt Weinheim mit ihrem Umland näher zu analysieren und gemeinsam Perspektiven für den optimalen Verflechtungsraum zu erarbeiten.

2. Teilnehmende

Die folgenden Vertreterinnen und Vertreter nahmen am Online-Dialog teil:

- Antonia Perleth, Gemeinde Birkenau
- Bernd Jung, Stadt Hemsbach
- Caroline Merrem, Rhein-Neckar-Kreis
- Christian Kohm, Autobahn GmbH
- Christian Lorenz, Stadt Viernheim
- Christoph Rothfuß, DB Regional
- Dominik Schaadt, VRN
- David Weiser, VRN
- Edward Schneider, RNV
- Frank Besendorfer, Gemeinde Hirschberg
- Frank Hildenbrand, RP Karlsruhe
- Frank Kohl, Gemeinde Gorchheimertal
- Hendrik Stalman-Fischer, Stadt Heidelberg
- Jana Vierling, Gemeinde Heddeshheim
- Kevin Schollmaier, Gemeinde Laudenbach
- Luc Tholé, IHK Rhein-Neckar
- Moritz Albrecht, Stadt Mannheim
- Dominik Perleth, Kreis Bergstraße
- Ralf Gänshirt, Gemeinde Hirschberg
- Simon Reinmann, LRA RNK

Die folgenden Personen nahmen seitens der Stadt Weinheim, des Verkehrsplanungsbüros R+T sowie des Bürgerbeteiligungsbüros wer denkt was GmbH teil:

- Andreas Buske, Stadt Weinheim
- Sven-Patrick Marx, Stadt Weinheim
- Tanja Franke, Stadt Weinheim
- Viktoria Sauer, Stadt Weinheim
- Sebastian Hofherr, R+T Verkehrsplanung
- Jakob Schaller, R+T Verkehrsplanung

- Antonio Arcudi, wer denkt was GmbH
- Lena Gerlach, wer denkt was GmbH

3. Begrüßung und Einführung

Nach einer kurzen Begrüßung durch die Moderation übernahm Herr Buske, Erster Bürgermeister der Stadt Weinheim, das Wort und hieß die Teilnehmenden willkommen. Er betonte die vielfältigen Abhängigkeiten im Bereich Mobilität – insbesondere über die Stadtgrenzen hinweg – und die Notwendigkeit, gemeinsam Lösungen im Dialog zu entwickeln.

Nach einer kurzen Vorstellung des Projektteams (Stadt Weinheim, Verkehrsplanung R+T, wer denkt was GmbH) folgte ein Rückblick auf bisherige Projektschritte sowie eine thematische Einführung.

Herr Schaadt (VRN) verwies mit Blick auf das Thema „Schienenpersonennahverkehr“ (SPNV) auf die Zuständigkeit des Landes Baden-Württemberg und schlug vor, die NVBW in Zukunft einzubeziehen.

4. Block 1: Strukturdaten

Herr Hofherr, Verkehrsplanungsbüro R+T, präsentierte im ersten Themenblock die Analyseergebnisse zur Struktur des Verflechtungsraums. Er zeigte auf, dass Weinheim in einer komplexen Grenzregion zwischen Baden-Württemberg und Hessen liegt. Die Stadt ist überregional gut angebunden, insbesondere an das Oberzentrum Mannheim, wohin sich die meisten Pendlerinnen und Pendler aus Weinheim orientieren. Die Erhebungen zum Modal-Split zeigen eine Dominanz des motorisierten Individualverkehrs, aber auch Potenzial für Rad- und ÖPNV-Verkehr. Außerdem wurde deutlich, dass Verkehrsprobleme in anderen Bereichen der Regionen Rhein-Neckar und Rhein-Main in Weinheim häufig zu Einschränkungen und Netzüberlastungen führen.

Im Anschluss an die Präsentation hatten die Teilnehmenden die Gelegenheit, per Mentimeterumfrage ihre Einschätzungen zur Wichtigkeit einer guten Anbindung an Weinheim sowie zu den präsentierten Daten abzugeben. Die Ergebnisse zeigen, dass eine gute Anbindung an Weinheim von allen Teilnehmenden (n=15) als sehr bzw. eher wichtig eingeschätzt wird. Überraschungen im Hinblick auf die präsentierten Daten gab es so gut wie keine. Zur Frage, was an den präsentierten Daten überrascht hat, gab es nur wenige Antworten. Einige der Antworten (n=5) beziehen sich auf die Pendlerströme und das Potenzial zur Fahrradregion.

Strukturdaten | Frage 1

Wie wichtig ist eine **gute Anbindung** an Weinheim für Ihre Kommune bzw. aus Ihrer Sicht?

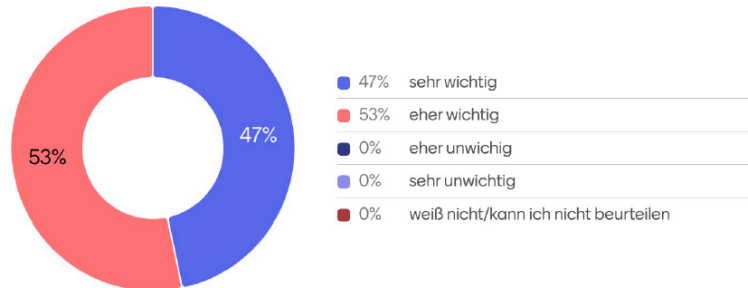


Abbildung 1: Ergebnisse zur Frage 1

Strukturdaten | Frage 2

Was hat Sie an den präsentierten Daten **überrascht**?

7 Antworten



Abbildung 1: Ergebnisse zur Frage 2

In der folgenden Diskussion stellte zunächst Herr Perleth (Kreis Bergstraße) die Frage, ob mit Blick auf die kreisübergreifenden Buslinien auch die Anzahl der pendelnden Schülerinnen und Schüler mit in die Datengrundlage eingeflossen ist. Herr Hofherr (R+T Verkehrsplanung) antwortete, dass sie nicht der Fall sei, das Planungsbüro aber offen für solche Daten ist.

Herr Gänshirt (Gemeinde Hirschberg) äußerte den Wunsch nach Verkehrsentlastung im Raum Großsachsen und betonte die Notwendigkeit einer gemeinsamen Positionierung hinsichtlich eines Autobahnanschlusses in Weinheim.

Herr Hildenbrand (RP Karlsruhe) machte auf den Ausbau des Radverkehrs und die Finanzierungsmöglichkeiten durch das Land aufmerksam. Die L3257 ins Gornheimertal sowie die L3408 nach Birkenau seien radverkehrstechnisch sehr schlecht ausgebaut und fänden weder im Radnetz Baden-Württemberg noch im Bedarfsplan Fahrradwege Beachtung. In dem Zusammenhang gäbe es noch zwei Möglichkeiten zur Finanzierung durch das Land: Entweder es müsse ein Mindestpotential von täglich 200 Radfahrerinnen und Radfahrern prognostiziert werden und/oder ein erheblicher Mangel der Verkehrssicherheit müsste nachgewiesen werden. Auf Nachfrage ergänzte Herr Hildenbrand, dass das Vorgehen aufgrund der Grenzregion ebenfalls mit dem Land Hessen abzustimmen sei.

Herr Stalman-Fischer (Stadt Heidelberg) erkundigte sich, ob im Rahmen der Mobilitätsbefragung auch die Motivatoren bzw. Hemmnisse in Bezug auf die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen ermittelt wurden. Herr Arcudi (wer denkt was GmbH) verwies aufgrund der fortgeschrittenen Zeit auf den noch folgenden Themenblock zum Radverkehr.

Herr Kohl (Gemeinde Gornheimertal) merkte an, dass der Radverkehr bei der Sanierung der Hauptstraße im Gornheimertal bereits ein Thema gewesen sei und betonte, dass man auf diesem Abschnitt die Anforderungen von täglich 200 Fahrradfahrerinnen und -fahrern nicht erreichen würde. In diesem Zusammenhang wurde von Herrn Hofherr (R+T Verkehrsplanung) sowie von Herrn Hildenbrand (RP Karlsruhe) hinzugefügt, dass es sich bei dieser Anforderung um eine Prognose handle, für die es Verkehrsdaten aus den Gemeinden bräuchte. Das Verkehrsplanungsbüro käme in diese Frage noch einmal auf die entsprechenden Gemeinden zu.

5. Block 2: Öffentlicher Verkehr

Im zweiten Themenblock präsentierte Herr Hofherr (R+T Verkehrsplanung) die bisherigen Analyseergebnisse zum öffentlichen Verkehr. Im Wesentlichen sei der ÖPNV in Weinheim über die Stadt- und Landesgrenzen hinaus gut ausgebaut, er weise allerdings punktuelle Mängel auf, insbesondere bei der schnellen Anbindung der Oberzentren Mannheim und Heidelberg. Insbesondere im Schienenverkehr komme es zu Kapazitätsengpässen, während im Odenwald eine insgesamt geringe Angebotsqualität festzustellen sei. Es brauche gezielte Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit, zur besseren Taktung und Erreichung von Anschlüssen.

Im Rahmen der Mentimeterumfrage wurden die Teilnehmenden um ihre Einschätzung zur Anbindung Weinheims mit dem öffentlichen Verkehr sowie zu diesbezüglichen Defiziten gebeten. Die große Mehrheit von 81 Prozent der Teilnehmenden (n=16) gab an, die Anbindung an Weinheim mit dem öffentlichen Verkehr eher gut. Lediglich 13 Prozent stufen die Anbindung Weinheim mit dem öffentlichen Verkehr als eher schlecht ein. Defizite werden von den Teilnehmenden (n=12) insbesondere in der Zuverlässigkeit und in den Anschlussverbindungen gesehen.

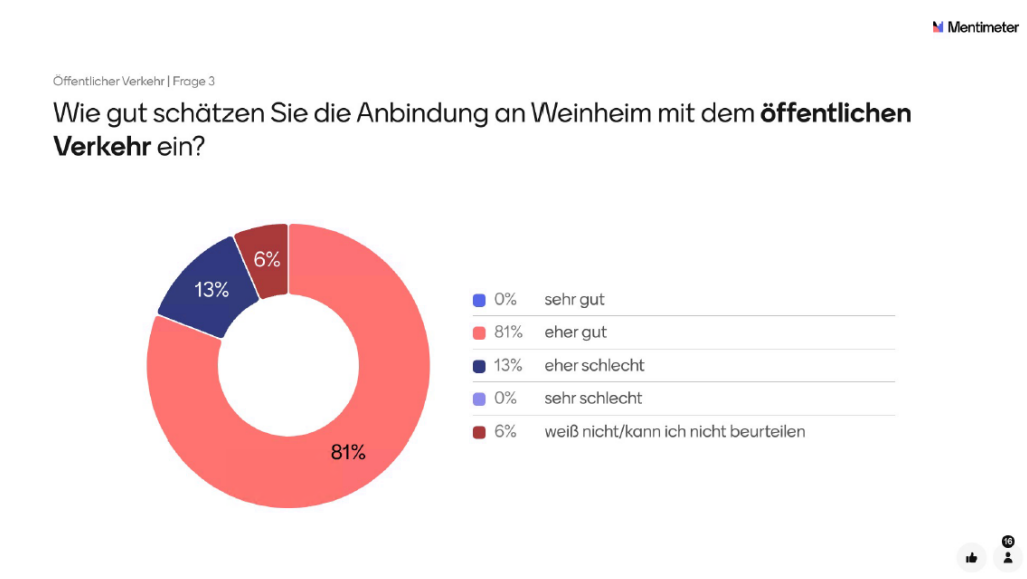


Abbildung 2: Ergebnisse zur Frage 3

Öffentlicher Verkehr | Frage 4

Wo sehen Sie bei der Anbindung mit dem **öffentlichen Verkehr** Defizite?

17 Antworten



Abbildung 3: Ergebnisse zur Frage 4

Zu Beginn der Diskussionsrunde merkte Herr Schaadt (VRN) erneut an, dass das Land Baden-Württemberg als SPNV-Aufgabenträger eingebunden und thematisch zwischen verschiedenen Problemlagen hinsichtlich der Infrastruktur und des Fahrbetriebs unterschieden werden müsste. Zudem ging Herr Schaadt auf die Haltestellenproblematik in Lützelsachsen und Sulzbach ein. Die Stadt Weinheim sowie das Verkehrsplanungsbüro R+T verständigten sich auf einen weiteren separaten Termin mit dem Land Baden-Württemberg als SPNV-Aufgabenträger.

Herr Schneider (RNV) wies darauf hin, dass die in der Präsentation angesprochenen Kapazitätsengpässe sowie die Störungen aufgrund derzeitiger Baumaßnahmen bei der Linie 5 bekannt sind. Nach einer weiteren Baumaßnahme in Käfertal sei eine Kapazitätssteigerung möglich. Er wies weiterhin darauf hin, dass die Entscheidung nach einer Taktverdichtung an anderer Stelle zu treffen sei. Außerdem merkte er an, dass das Auftrennen der Linie 5 zur Reduzierung von Verspätungen bisher nicht diskutiert wird, jedoch bei Bedarf angestoßen werden könne.

Herr Weise (VRN) erläuterte, dass es im Dezember 2028 neue Inbetriebnahmen im Regional- und Busverkehr geben wird und die VRN diesbezüglich auf die betreffenden Gemeinden zukommen wird. Ebenfalls wies er darauf hin, dass Maßnahmen aus entsprechenden Lärmaktionsplänen Auswirkungen auf die Fahrpläne im Regionalbusverkehr hätten. So müsste insbesondere in Laudenbach mit Verzögerungen aufgrund der Umwandlung von Tempo-50 in Tempo-30-Bereiche gerechnet werden.

Herr Schadt (VRN) fragte nach, auf welchen Übergang sich der Aspekt „Störungen Bahnübergänge“ in den im Vorfeld versandten Unterlagen bezieht. Außerdem sei die Anmerkung, dass zu wenig Informationen über die Produkte der VRN vorlägen für ihn nicht nachvollziehbar. Er verwies diesbezüglich auf die zuständigen Kolleginnen und Kollegen vom Marketing. Frau Franke (Stadt Weinheim) stellte klar, dass sich der Aspekt „Störungen Bahnübergänge“ insbesondere auf den OEG-Übergang bezieht. Der zweite Punkt könne im geplanten separaten Termin vertieft werden.

6. Block 3: Kfz-/Radverkehr

Der dritte Themenblock behandelte den Kfz- und Radverkehr. Die verkehrsplanerische Analyse zeigt, dass Weinheim gut an das regionale Straßennetz angebunden ist. Das Radwegenetz weist insbesondere in der Rheinebene eine hohe Dichte auf, hat jedoch in Richtung Odenwald deutliche Lücken. Damit durchgängige Netze entstehen können, ist die Stadt Weinheim darauf angewiesen, dass auch an anderen Stellen entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden. Herr Hofherr (R+T Verkehrsplanung) verwies außerdem auf die immer wieder auftretenden Platzkonflikte zwischen Kfz- und Radverkehr, insbesondere im innerstädtischen Bereich. Ein weiteres Thema sind die temporär starken Verkehrsmengen im Stadtgebiet bei Störungen im übergeordneten Straßennetz und die unzureichende Abstimmung der Lichtsignalanlagen.

Die Umfrageergebnisse zur Anbindung Weinheims mit dem Auto bzw. mit dem Rad zeigen, dass die Anbindung mit dem Auto von den Teilnehmenden als besser eingeschätzt wird: 80 Prozent der Teilnehmenden (n=15) finden die Anbindung an Weinheim mit dem Auto sehr bzw. eher gut. 20 Prozent schätzen sie als eher schlecht ein. Die Anbindung mit dem Rad (n=14) wird hingegen nur von 43 Prozent als sehr bzw. eher gut eingestuft. 43 Prozent erachten die radverkehrliche Anbindung als eher schlecht. 14 Prozent können sich diesbezüglich kein Urteil bilden. Danach gefragt, wo die Teilnehmenden Defizite bei der Anbindung mit dem Auto bzw. mit dem Rad sehen, werden unter anderem fehlende Radwege, überlastete Knotenpunkte und schlechte Ampelschaltungen genannt (n=11).

Mentimeter

Kfz- und Radverkehr | Frage 5

Wie gut schätzen Sie die Anbindung an Weinheim mit dem **Auto** ein?

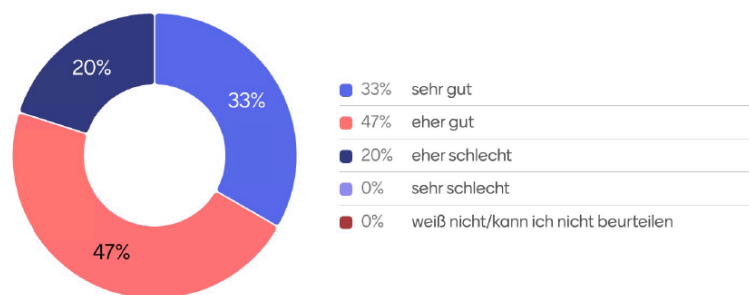


Abbildung 4: Ergebnisse zur Frage 5

Kfz- und Radverkehr | Frage 6

Wie gut schätzen Sie die Anbindung an Weinheim mit dem **Rad** ein?

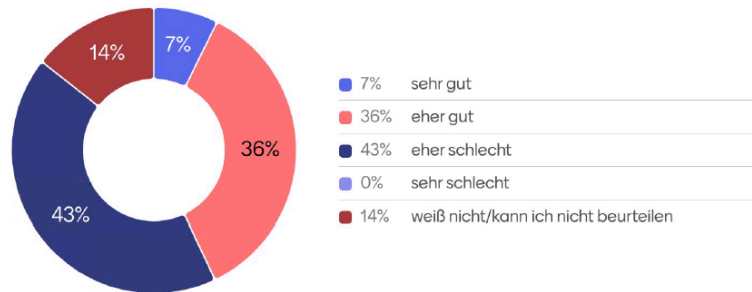


Abbildung 5: Ergebnisse zur Frage 6

Kfz- und Radverkehr | Frage 7

Wo sehen Sie bei der Anbindung mit dem **Auto bzw. mit dem Rad** Defizite?

19 Antworten



Abbildung 7: Ergebnisse zur Frage 7

Herr Hildenbrand (RP Karlsruhe) pflichtete der angesprochenen Problematik mit den Lichtsignalanlagen bei. Hinsichtlich der Lichtsignalanlage auf der B3 bestünde schon Kontakt mit dem Baureferat. Das Problem am Knotenpunkt B38 Westtangente/Viernheimer Straße sei nicht bekannt. Beträfe das konkrete Problem die Steuerungstechnik, so verwies Herr Hildenbrand auf die Zuständigkeit des Landratsamts.

Frau Merrem (Rhein-Neckar-Kreis) verwies auf das Mobilitätskonzept Radverkehr des Rhein-Neckar-Kreis und die dort verankerten Ziele. Herr Hofherr (R+T Verkehrsplanung) stellte klar, dass dies entsprechend berücksichtigt wird. In dem Zusammenhang machte auch Herr Perleth (Kreis Bergstraße) darauf aufmerksam, dass auch vom Kreis Bergstraße ein Radverkehrskonzept vorläge, das Birkenau und Gornheim erfasst. Dieses wird von R+T zusätzlich berücksichtigt.

Herr Hildenbrand (RP Karlsruhe) thematisierte erneut die engen Verhältnisse im Odenwald und die damit einhergehenden schwierigen Bedingungen für den Ausbau des Radverkehrs. Außerdem brachte er an, dass die Autobahngesellschaft in der nächsten Zeit eine

Umbaumaßnahme an einem am Weinheimer Kreuz plant, die zu weiterem Ausweichverkehr in Weinheim führen könnte.

7. Block 4: Zukunftsthemen

Im vierten Themenblock ging es um zukünftige Weiterentwicklungen im Verflechtungsraum. Herr Hofherr (R+T Verkehrsplanung) präsentierte die zentralen Fragestellungen. Diese betreffen vor allem den S-Bahn-Halt Lützelsachsen sowie die Weiterentwicklung und Finanzierung der Straßenbahnlinie 5. Außerdem soll die Entwicklung des Radverkehrs als gleichwertiges Verkehrsmittel gefördert werden und Park+Ride-Angebote in den Randbereichen (Lützelsachsen und Sulzbach) attraktiver sowie bekannter gemacht werden. Dies gelte insbesondere mit Blick auf die Anbindung der Odenwaldorte. Außerdem betonte Herr Hofherr den Wunsch nach einer Optimierung der Ampelschaltungen, um kurzfristig auf sich ändernde Verkehrsströme reagieren zu können.

Mit Blick auf die Zukunftsthemen wurden die Teilnehmenden gebeten, aufzuzählen, was aus ihrer Sicht einen optimalen Verflechtungsraum im Hinblick auf die Mobilität der Zukunft kennzeichnet. Ein verlässlicher ÖPNV, Intermodalität und gute Verknüpfungen wurden hier unter anderem genannt (n=11).

Mentimeter

Zukunftsthemen | Frage 8

Was kennzeichnet für Sie einen **optimalen Verflechtungsraum** im Hinblick auf die Mobilität der Zukunft?

17 Antworten



Abbildung8: Ergebnisse zur Frage 8

In der anschließenden Diskussionsrunde gab Herr Gänshirt (Gemeinde Hirschberg) zu Bedenken, dass das Sachsental beim Ausbau des Radverkehrs unbedingt berücksichtigt werden sollte. Außerdem sei es wichtig, auch die Haltestellen in Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und den Hitzeschutz attraktiver zu gestalten und gesicherte Radabstellanlagen zu installieren. Herr Hildenbrand (RP Karlsruhe) merkte an, dass abschließbare Fahrradboxen bereits vom Land gefördert werden. Herr Gänshirt (Gemeinde Hirschberg) kritisierte daraufhin den immer noch sehr hohen Eigenanteil der Kommunen und plädierte für einheitliche Standards. Die Finanzierung der Haltestellenausstattung sollte gemeinschaftlich über den vrn finanziert werden.

Herr Schaadt (VRN) stimmte zu, dass die Finanzierung solcher Maßnahmen vereinheitlicht werden muss. Frau Franke (Stadt Weinheim) kam auf den Ausbau von Park+Ride-Angeboten zu sprechen und fragte in die Runde, ob es diesbezüglich Strategien gebe. Herr Gänshirt

(Gemeinde Hirschberg) unterstrich die Bedeutung von Park+Ride-Angeboten, insbesondere mit Blick auf die Odenwaldtäler.

Zum Schluss gab Herr Kohm (Autobahn GmbH) Hinweise zu anstehenden Autobahnsanierungsmaßnahmen. Diese betrafen zum einen das Autobahnkreuz Weinheim in Fahrtrichtung Nord, wobei der Verkehr auf die andere Fahrbahn geleitet würde. Nächstes Jahr folge die Fahrbahn Süd. Man würde bei der Erneuerung darauf achten, Einschränkungen während der Heimattage zu vermeiden. Im Jahr 2029 würde die Erneuerung der A659 folgen. Im Hinblick auf den geäußerten Wunsch einer zusätzlichen Autobahnanschlussstelle betonte Herr Kohm die überregionale Verkehrsfunktion der Autobahn und dass die Verkehrssicherheit gewahrt werden müsse.

8. Abschluss

Die Veranstaltung wurde durch Herrn Buske mit einem Dank an alle Teilnehmenden und einen Ausblick auf den weiteren Prozess geschlossen. Die Ergebnisse des Dialogs fließen in die Weiterentwicklung des Mobilitätsplan Weinheim 2040 ein. Eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und dem Land bleibt essenziell, um die Herausforderungen im Verflechtungsraum erfolgreich zu bewältigen. Auch Herr Arcudi bedankte sich im Namen des Projektteams und verabschiedet die Teilnehmenden.